

Schriftelijke vragen ex art. 41 RvO

J. Geradtsweg (JWG) II

Hilversum, 6 april 2023

Geacht college,

Uw beantwoording van onze eerder gestelde vragen over de fietsbrug bij de J. Geradtsweg (JWG) heeft onze verbazing opgeroepen. Zo lazen wij het ontkennen van schofferend gedrag.

Wij vroegen: "Waarom schoffeert het college onnodig de bewoners, raads-en-commissieleden door de motie niet uit te voeren en onjuiste informatie te verspreiden alsof de aanleg van de fietsbrug op de JGW een fait accompli is?"

U antwoordde: "We nemen met klem afstand van het beeld dat de vraagsteller hier schetst. Er is niemand geschoffeerd."

Wij roepen in herinnering: Memo stand van zaken maatregelen m.b.t. J. Geradtsweg DEF, bureau Verkeersatelier, 27 mei 2021, Dit herhaalt de opdracht die het college ontving in motie M20-31 *"Zich daarbij te houden aan de eerder gedane toezegging(en) dat alle opties overwogen zullen worden en dat de intussen voorgestelde oplossing - een fietsbrug met een verlenging van het voorsorteervak voor rechtsafslaand verkeer – nog geen voldongen feit is."*

Movares stelde in oktober 2019 dat *"de impact van KL29 op de al drukke Johannes Geradtsweg moet worden onderzocht en dat ook bij vervolgstappen gebruik moet worden gemaakt van de specifieke kennis van de bewoners."*

Vraag 1

Heeft u geen kennisgenomen van de brief die mede aan het college is gericht getiteld 'EEN BRUG TE VER, Klankbordgroep en bewoners Johannes Geradtsweg voelen zich geschoffeerd', Hilversum, 17 november 2022 (zie volledige tekst in bijlage)?

Vraag 2

Is het college deze perspublicatie ontgaan: 'Opzijgezet en geschoffeerd': bewoners J. Geradtsweg hekelen gang van zaken rond aanpassing viaduct' (Gooi en Eembode, 21 nov. 2022; zie volledige tekst in de bijlage).

Vraag 3

Herinnert u zich nog de 'Respons van bewoners Johannes Geradtsweg op de antwoorden van wethouder Scheepers, op vragen van Ron Lancé (Hart voor Hilversum) aangaande "kleine spoorbomen" (16/4/2020), waarin het college krijgt voorgehouden 'misleidend' en 'schofferend' te zijn en het 'vertrouwen in het openbaar bestuur onnodig geweld aan te doen'.

Zo vragen de bewoners om geld te besteden aan het verminderen van het wegverkeer op de JGW. De bewoners vragen niet om geld te besteden aan meer verkeer te laten doorstromen op de JGW zoals het college voorstelt (zie volledige tekst in bijlage).

Overigens beoordelen de raadsleden van Democraten Hilversum de bestuursstijl van het college in deze eveneens als onnodig schofferend, of beter gezegd lomp, wanneer het college, in de wetenschap dat deze zaak zeer gevoelig ligt, maar pas op 31 mei 2023 in de Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid aan de orde zal komen, via de pers communiceert: *'Het was een vervelende, kille mededeling: 'de fietsbrug komt er en we doen geen onderzoek meer naar een alternatief op of over de hei'* (Gooi en Eemlander, 7 dec. 2022; volledige tekst in de bijlage).

Gelet op de door bewoners ervaren misleiding en schoffering en onze eigen beoordeling van die gang van zaken, onderschrijven wij wel de recente woorden van het college over het *"ondergraven van het vertrouwen in de overheid als geheel, alsmede schade voor het voeren van een open gesprek tussen college, raad en inwoners"* (uw brief van 16 februari 2023, nr. 1263378), en roepen het college op haar bestuursstijl te verbeteren.

Met verbazing lazten wij ook over het kennelijk ontbreken van basale kennis bij het college.

Wij vroegen: Hoeveel mensen zijn momenteel werkzaam op het Mediapark?

U Antwoorde: "Daar hebben wij geen informatie over."

Dus het college van Mediastad Hilversum zegt geen idee te hebben hoeveel mensen op het Mediapark werkzaam zijn.

Volgens de data van de gemeente Hilversum (van november 2022) werkten er 6132 mensen op het Mediapark in 2021.



Vraag 4

Waarom heeft u kennelijk onvoldoende de vinger aan de pols bij de werkgelegenheidsontwikkeling op het Mediapark en kunt desgevraagd geen basale informatie verstrekken waarover de gemeente wel blijkt te beschikken?

Wij vroegen: Hoeveel van hen reizen met het openbaar vervoer?

U antwoordde: "Daar hebben wij geen informatie over."

Wij vroegen: En hoeveel van hen gebruiken de auto van en naar het Mediapark?

U antwoordde: "Ook hiervan hebben wij geen gegevens beschikbaar."

Vraag 5

Waarom weet u dit niet? Is het hebben van deze informatie niet essentieel voor uw mobiliteitsplannen, om ook bij het Mediapark te weten hoeveel werknemers met het OV, met name met de trein, dan wel met de auto van en naar het Mediapark reizen?

Vergelijkt u ook eens de cijfers die de NS publiceert over het aantal reizigers per dag naar Hilversum Mediapark: 2064 in 2021, 3109 in 2020 en 4684 in 2019 (Uit: NS Jaarverslag 2022).

Vraag 6

Hoe compleet zijn uw onderzoek en probleemanalyse van de mobiliteit rond de JGW/ Mediapark als u deze feitelijke informatie mist?

Vergelijkt u ook de volgende uitspraak: *"Een van de te overwegen opties betreft de Uitkomsten overleg bedrijven (m.n. Mediapark) inzake spreiding werktijden/evenementen"* in het 'Memo stand van zaken maatregelen m.b.t. de Johannes Geradtsweg DEF' (bureau Verkeersatelier, 27 mei 2021).

De bewoners stellen vast dat deze uitkomsten nog niet bekend zijn (zie: 'Voorgenomen besluitvorming maatregelen Buitenring Noord', 2 juni 2021, Bestuur Bewonersvereniging en Klankbordgroep Johannes Geradtsweg).

Ook het verkeerskundige memo van de onomwonden stelt dat het nog veel te vroeg is om verregaande, onomkeerbare en kostbare wegenbouwkundige besluiten te nemen inzake doorstroming op de JGW.

De beste verbetering van de dosering van het gemotoriseerde verkeer op de JGW volgt bij vermindering van het aantal voertuigen.

Vraag 7

Hoe rijmt het college zijn beleid om te investeren in het verbeteren van de autobereikbaarheid van het Mediapark met de beleidsopvatting van het management van het Mediapark om juist meer het gebruik van het OV te stimuleren en het autogebruik te ontmoedigen?

(Zie: "Bij de doorontwikkeling van het Media Park moet goed gekeken worden naar maatregelen om de verkeersdruk op het omliggende wegennet te verlagen. De locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de typische 'campus-bezoeker' verplaatst zich bij voorkeur met het OV. Maatregelen waaraan gedacht kan worden, zijn stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer, het ontmoedigen van autogebruik door het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen en het zoveel mogelijk inrichten van autoluwe zones. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen (op maaiveld) heeft als bijkomend voordeel dat het sterk bijdraagt aan een betere beleving van het openbare gebied." (<https://www.mediapark.nl/duurzaamheid/>))

Vergelijk ook de volgende foto's:



Het Media Park begin jaren 80, met park in plaats van een parkeerdek en nog zonder de gebouwen van BNNVARA/VPRO/NTR linksonder.



Mediapark begin jaren '80 (bron: mediapark.nl) en het Mediapark in 2022 (bron Google Earth); ontmoediging van de auto en stimulering van het OV kan gunstig zijn voor de vergroening.

Vraag 8

Was toen de raad op 6 mei 2022 de voorkeursvariant KL29 als beslispunt kreeg voorgelegd wel of geen berekening gemaakt van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Sumatralaan/Insulindelaan voor het scenario KL29? E-mailwisseling uit juni en juli 2021 tussen een door de bewoners van de JGW ingeschakelde onafhankelijke verkeersexpert en het ambtelijk apparaat ontstaat immers een ander beeld: ambtelijk wordt aangegeven *“Er is geen berekening gemaakt voor KL29”*

Vraag 9

Worden de juiste aannamen in het verkeersmodel gebruikt als de gemeente uitgaat van 29 seconden groen licht voor rechts-afbuigend gemotoriseerd verkeer van de JGW naar de Sumatralaan (COCON-berekening) in plaats van 70 seconden? Immers de cyclustijd van het verkeerslicht is 100 seconden en het licht voor de fietsers en voetgangers staat maximaal 30 seconden op rood (zie email Anne Jaap de Graaf in de bijlage).

Wij vroegen naar de actualisering van de verkeersprognose voor de JGW uit 2019 omdat sindsdien de bouwplannen met wonen en werken in 1221, het Stationsgebied, het centrum en het Arenapark fors zijn toegenomen. U antwoordde dat nadien geen apart onderzoek is gedaan naar de effecten van mogelijk extra verkeer op de JGW.

Vraag 10

Waarom is geen apart onderzoek gedaan naar de effecten van mogelijk extra verkeer op de JGW onder invloed van de intensivering van de genoemde bouwplannen die allemaal dateren van na de gehanteerde verkeersprognose voor de JGW uit 2019?

In het kader van de participatie Omgevingsvisie Hilversum 2040 geven de Hilversummers aan niet minder maar meer groen te willen. Wij koppelden hieraan de vraag waarom het plan voor de fietsbrug hieraan voorbijgaat. Er moet immers een hele groenstrook voor wijken. U antwoordde daarop o.a. *“Door de aanleg van de fietsbrug zal er inderdaad wat groen moeten wijken.”*

Vraag 11

Is wat u bedoelt met ‘wat groen’ hetzelfde als wat u bedoelt met *‘veel groen moet worden gerooid om gewenste ontwerp mogelijk te maken’*? (zie: Alternatieven studie Hoge

Lareneweg (Kleine Spoorbomen) - Hilversum, Landelijke Verbeterprogramma Overwegen ProRail i.s.m. Gemeente Hilversum, 18 feb. 2020, Bijlage X, risicodossier, p. 129)

Vraag 12

Onderschrijft u de conclusie dat de geplande fietsbrug op gronden ligt van de vigerende bestemmingsplannen Noord, Mediapark en Over 't Spoor en voor wat betreft aanleg en gebruik in strijd is met deze drie bestemmingsplannen? (zie: Alternatieven studie Hoge Lareneweg / Kleine Spoorbomen - Hilversum, Landelijke Verbeterprogramma Overwegen ProRail i.s.m. Gemeente Hilversum, 18 feb. 2020, pp. 59, 69)

Vraag 13

Onderschrijft u de stelling dat de fietsbrug een politiek controversieel onderwerp is en daarmee naar goed gebruik eventuele wijzigingen in bestemmings-/omgevingsplannen (of een nieuw postzegelbestemmingsplan) behandeling en besluitvorming door de gemeenteraad vereist?

Vraag 14

Kunt u een indicatie geven van de totale kosten van de door u gewenste fietsbrug JGW en welk deel daarvan gesubsidieerd wordt uit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)?

Prof. Marco te Brümmlstroet, hoogleraar Toekomst van Stedelijke Mobiliteit aan de Universiteit van Amsterdam, duidt hoe modellen ontworpen worden voor de automobilist en vraagt waarom zouden automobilisten voorrang krijgen ten opzichte van fietsers of voetgangers? Hij betwist het bestaansrecht van het fileprobleem.

Arie Bleijenberg, voormalig topambtenaar bij het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat, wijst op Canadees onderzoek dat aantoonde dat voor elk procent extra asfalt er een procent extra verkeer komt. Dit wordt ook wel de 'Fundamentele Filewet' genoemd. Bovendien is wetenschappelijk een reistijdconstante aantoonbaar. Te Brümmlstroet legt het als volgt uit: *"In tegenstelling tot wat je zou denken liggen niet de afstanden die we afleggen vast, maar ligt onze reistijd juist vast en zijn de afstanden flexibel: die worden steeds groter."* Desondanks ziet hij nog steeds de aanleg van extra rijstroken.

(Zie: 'Het recht van de snelste, hoe ons verkeer steeds asocialer werd', Thalia Verkade en Marco te Brümmlstroet, 2020)

Vraag 15

Als het mobiliteitsdeskundigen als Te Brümmlstroet en Bleijenberg, gelet op de 'reistijdconstante' en de 'fundamentele filewet' al niet lukt om nut en noodzaak van een extra rijstrook te kunnen onderbouwen, met welke argumenten wil het college dan wel nut en noodzaak onderbouwen van de extra rijstrook ten koste van voetgangers en fietsers?

Uw antwoord zien wij met belangstelling tegemoet.

Edwin Göbbels

De bijlagen zijn in een apart bestand bijgevoegd: Bijlagen JGW.pfd